

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problems Mailbox.**

**Traction system for rail vehicle and control method therefor**

Patent Number: EP0820893  
Publication date: 1998-01-28  
Inventor(s): REINHOLD HARRY DR (DE); STEINER MICHAEL (DE)  
Applicant(s): ABB DAIMLER BENZ TRANSP (DE)  
Requested Patent: ☐ EP0820893, A3  
Application Number: EP19970112480 19970719  
Priority Number(s): DE19961030284 19960726  
IPC Classification: B60L9/28; H02M5/45  
EC Classification: B60L9/28, H02M5/45  
Equivalents: CN1172746, ☐ DE19630284, ☐ JP10234186

---

**Abstract**

---

The drive system has a number of partial current regulators (40.1,...40.n) using switching semiconductors. The semiconductors are connected in series with a choke coil (38) between a current take-off (36) cooperating with an overhead supply line and wheel/rail system (37). Each of the partial current regulators has a 4-quadrant regulator, an intermediate circuit capacitor and a DC/AC converter on the primary side and a transformer on the secondary side, with the secondary sides connected in parallel to provide a common AC circuit.

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 820 893 A2

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:

28.01.1998 Patentblatt 1998/05

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60L 9/28, H02M 5/45

(21) Anmeldenummer: 97112480.5

(22) Anmeldetag: 19.07.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE

(30) Priorität: 26.07.1996 DE 19630284

(71) Anmelder:

ABB Daimler-Benz Transportation (Technology)  
GmbH  
13627 Berlin (DE)

(72) Erfinder:

• Steiner, Michael  
68723 Schwetzingen (DE)  
• Reinhold, Harry, Dr.  
69115 Heidelberg (DE)

(74) Vertreter:

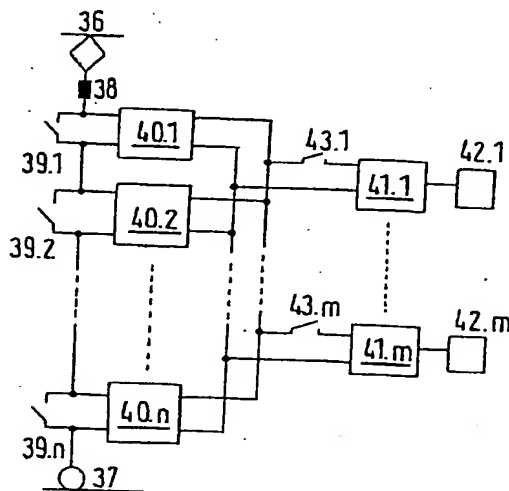
Rupprecht, Klaus, Dipl.-Ing. et al  
c/o ABB Patent GmbH,  
Postfach 10 03 51  
68128 Mannheim (DE)

(54) Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug und Ansteuerungsverfahren hierzu

(57) Es wird ein Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug vorgeschlagen, mit mehreren, zwischen einem Fahrdraht/Stromabnehmer-System (36) und einem Rad/Schiene-System (37) über mindestens eine Drossel (38) in Reihe geschalteten Teilstromrichtersystemen (40.1 bis 40.n). Jedes Teilstromrichtersystem besteht aus mindestens einem primärseitigen Vierquadrantensteller (1), mindestens einem primärseitigen Zwischenkreiskondensator (3, 12/13), mindestens einem primärseitigen Wechselrichter (5, 14/15, 34) und mindestens einem Transformator (6, 16/17, 22/23, 35). Sekundärseitig parallelgeschaltete Teilstromrichtersysteme bilden einen gemeinsamen sekundärseitigen Wechselspannungszwischenkreis.

Alternativ hierzu können die Teilstromrichtersysteme zusätzlich mindestens einen sekundärseitigen Vierquadrantensteller (7, 18/19, 33) aufweisen, wobei dann sekundärseitig parallelgeschaltete Teilstromrichtersysteme einen gemeinsamen sekundärseitigen Gleichspannungszwischenkreis bilden.

Fig. 6



EP 0 820 893 A2

## Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf ein Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug sowie auf ein Ansteuerverfahren hierzu.

5 Aus der Dissertation Stefan Östlund, A Primary Switched Converter System for Traction Applications, Trita - EMK - 9201, Royal Institute of Technology, Department of Electrical Machines and Power Electronics, ist in Fig. 2.2.1 auf Seite 7 ein Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug angegeben, bei dem ein Transformator vorgesehen ist, der primärseitig über einen Direktumrichter mit einem Wechselspannungsnetz verbunden ist und sekundärseitig über einen Vierquadrantensteller mit Saugkreis, einen Zwischenkreiskondensator und einen Wechselrichter einen Antriebsmotor des Schienenfahrzeuges speist. Der Transformator wird dabei mit einer Frequenz von einigen hundert Hz betrieben. Der Direktumrichter erfordert symmetrisch sperrende Halbleiterventile.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug anzugeben, dessen Stromrichter mit Halbleiterschaltern üblicher Sperrspannungsfestigkeit betreibbar sind. Des weiteren soll ein Ansteuerverfahren hierzu angegeben werden.

15 Die Aufgabe wird hinsichtlich des Systems durch ein Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug mit mehreren, zwischen einem Fahrdraht/Stromabnehmer-System und einem Rad/Schiene-System über mindestens eine Drossel in Reihe geschalteten Teilstromrichtersystemen gelöst, wobei jedes Teilstromrichtersystem aus mindestens einem primärseitigen Vierquadrantensteller, mindestens einem primärseitigen Zwischenkreiskondensator, mindestens einem primärseitigen Wechselrichter und mindestens einem Transformator besteht und wobei sekundärseitig parallelgeschaltete Teilstromrichtersysteme einen gemeinsamen sekundärseitigen Wechselspannungszwischenkreis bilden.

20 Die Aufgabe wird hinsichtlich des Systems alternativ durch ein Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug mit mehreren, zwischen einem Fahrdraht/Stromabnehmer-System und einem Rad/Schiene-System über mindestens eine Drossel in Reihe geschalteten Teilstromrichtersystemen gelöst, wobei jedes Teilstromrichtersystem aus mindestens einem primärseitigen Vierquadrantensteller, mindestens einem primärseitigen Zwischenkreiskondensator, mindestens einem primärseitigen Wechselrichter, mindestens einem Transformator und mindestens einem sekundärseitigen Vierquadrantensteller besteht und wobei sekundärseitig parallelgeschaltete Teilstromrichtersysteme einen gemeinsamen sekundärseitigen Gleichspannungszwischenkreis bilden.

25 Die Aufgabe wird hinsichtlich des Verfahrens durch ein Verfahren zur Ansteuerung der Halbleiterschalter der transformatorseitigen Stromrichter eines Antriebssystems gelöst, bei dem diese Halbleiterschalter mit einer Schaltfrequenz  $f_s$  betrieben werden, die näherungsweise eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

$$f_s = \frac{1}{\pi \sqrt{L_s \cdot C_E}} \text{ oder } f_s = \frac{1}{2\pi \sqrt{L_s \cdot C_E}}$$

35 wobei  $L_s$  die Summe der Streuinduktivitäten des Transformators ist und  $C_E$  die Ersatzkapazität in den primärseitigen und sekundärseitigen Teilsystemen darstellt, mit

$$C_E = \frac{C_{DC1} \cdot C_{DC2}}{C_{DC1} + C_{DC2}}$$

wobei  $C_{DC1}$  die Gleichspannungskapazität im primärseitigen Teilsystem und  $C_{DC2}$  die Gleichspannungskapazität im sekundärseitigen Teilsystem darstellt.

45 Die mit der Erfindung erzielbaren Vorteile bestehen insbesondere darin, daß die relativ hohe Wechselspannung zwischen Fahrdraht/Stromabnehmer-System und Rad/Schiene-Systeme entsprechend der Anzahl der Teilstromrichtersysteme 40.1...40.n aufgeteilt wird, so daß jeder Vierquadrantensteller bzw. Wechselrichter der Teilstromrichtersysteme mit Halbleiterschaltern üblicher Sperrspannungsfestigkeit betreibbar ist. Die Anzahl der sekundärseitig parallelgeschalteten Teilstromrichtersysteme richtet sich nach der erforderlichen Anzahl von Antriebsmotoren.

50 Durch die mit relativ hoher Frequenz betriebenen Transformatoren erfolgt eine Potentialtrennung zwischen dem speisenden Wechselspannungsnetz und den Antriebsmotoren, ohne daß dabei die Transformatoren ein hohes Gewicht aufweisen und einen großen Raumbedarf erfordern. Im Vergleich zu den bei Schienenfahrzeugen üblicherweise im Eingangskreis verwendeten Transformatoren ist neben dem Gewicht und Raumbedarf auch die Verlustleistung der mit relativ hoher Frequenz betriebenen Transformatoren wesentlich reduziert. Infolge der harten Kopplung der beiden Teilsysteme bestehen die Möglichkeiten,

1. einen Saugkreis im ersten oder im zweiten oder in beiden Teilstromrichtersystemen anzuschließen oder
2. durch Vergrößerung der Gesamtkapazität ganz auf Saugkreise zu verzichten. Letztere Möglichkeit ist in heute

üblichen Systemen aufgrund begrenzter, maximaler Zwischenkreiskurzschlußströme nicht gegeben. Das der Erfindung zugrundeliegende Antriebssystem weist diese Begrenzung wegen der in den Teilstromrichtersystemen verteilten Kapazitäten nicht auf. Der Wegfall der induktiven Bauelemente des (der) Saugkreise(s) führt zu einer weiteren Gewichtsreduktion.

Mittels des vorgeschlagenen Ansteuerverfahrens werden vorteilhaft die Schaltverluste der mit den Transformatoren verbundenen Halbleiterschalter in hohem Maße reduziert.

Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen gekennzeichnet.

Die Erfindung wird nachstehend anhand der in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiele erläutert. Es zeigt:

- Fig. 1 eine einstufige Grundform der Antriebsschaltung,
- Fig. 2 eine Alternative zur Antriebsschaltung gemäß Fig. 1,
- Fig. 3 eine zweistufige Grundform der Antriebsschaltung,
- Fig. 4, 5 weitere alternative Antriebsschaltungen,
- Fig. 6 ein Antriebskonzept für ein Schienenfahrzeug mit mehreren netzseitig seriengeschalteten Teilstromrichtersystemen,
- Fig. 7 die Ausbildung eines verwendeten Halbleiterschalters,
- Fig. 8 eine Ausbildung mit zusätzlichen Wechsellspannungskondensatoren.

In Fig. 1 ist eine einstufige Grundform der Antriebsschaltung dargestellt. Es ist ein Vierquadrantensteller 1 (Gleichrichter) mit Saugkreis 2 und Zwischenkreiskondensator 3 (Gleichspannungszwischenkreis) zu erkennen. Wechsellspannungsseitig ist der Vierquadrantensteller 1 über ein Eingangsdrösselsystem 4 an ein Wechsellspannungsnetz angeschlossen. Am Zwischenkreis liegt ein Wechselrichter 5, der wechsellspannungsseitig mit der Primärwicklung eines Transformators 6 beschaltet ist. An die Sekundärwicklung des Transformators 6 ist ein Vierquadrantensteller 7 (Gleichrichter) angeschlossen, der gleichspannungsseitig über einen Zwischenkreiskondensator 8 (Gleichspannungszwischenkreis) mit einem Wechselrichter 9 (Maschinenstromrichter) beschaltet ist. An den Wechselrichter 9 ist als Last ein Antriebsmotor 10 des Schienenfahrzeuges angeschlossen. Als Transformator wird vorzugsweise ein Transformator mit sehr geringer Streuinduktivität verwendet.

Wesentliches Merkmal des Antriebssystems ist die hohe Taktfrequenz im Bereich von 8 bis 20 kHz der Halbleiterschalter 11 der mit dem Transformator verbundenen, die Gleichspannungswandlung bewirkenden Stromrichter, d. h. des Wechselrichters 5 und des Vierquadrantenstellers 7. Vorteilhaft werden hierdurch Gewicht und Raumbedarf des Transformators wesentlich herabgesetzt und die vom menschlichen Ohr wahrnehmbaren Geräusche reduziert. Die Halbleiterschalter 11 des Vierquadrantenstellers 1 und des Wechselrichters 9 takten im Bereich kleinerer Schaltfrequenzen bis etwa 500 Hz.

Die genannten Obergrenzen der Frequenzen sind durch die Eigenschaften der derzeit verfügbaren Halbleiterschalter bedingt. Sobald entsprechende Bauelemente für höhere Frequenzen verfügbar sind, können auch höhere Taktfrequenzen gewählt werden.

Ein weiteres wichtiges Merkmal des Antriebssystems ist die sehr harte Kopplung der über den Transformator gekoppelten beiden Teilsysteme. Infolge der harten Kopplung wirken sich kapazitive Baukomponenten des einen Teilsystems unmittelbar und stark auf das andere Teilsystem aus. Hierdurch können die Kapazitäten der Spannungszwischenkreise vorteilhaft in einem wählbaren Verhältnis auf beide Teilsysteme aufgeteilt werden. Die Zwischenkreiskondensatoren 3, 8 wirken wie parallelgeschaltete Kondensatoren. Das hat den Vorteil, daß die beim Zwischenkreiskurzschluß in einem Stromrichterzweigpaar auftretenden Kurzschlußströme reduziert werden. Dies ist wichtig, da den Halbleiterschaltern keine strombegrenzenden Induktivitäten in Serie geschaltet sind. Dies wiederum reduziert die im Betrieb auftretenden Verlustleistungen. Des weiteren ist infolge der harten Kopplung der Saugkreis 2 für beide Vierquadrantensteller 1, 7 wirksam. Demzufolge kann der Saugkreis 2 auch im Zwischenkreis des zweiten Teilsystems angeordnet sein, wie die in Fig. 2 dargestellte Alternative zur Antriebsschaltung zeigt, oder bei einer Vergrößerung der gesamten Zwischenkreiskapazität ganz entfallen.

In Fig. 3 ist eine zweistufige Grundform der Antriebsschaltung dargestellt. Bei dieser zweistufigen Grundform sind das Eingangsdrösselsystem 4, der Vierquadrantensteller 1, der Saugkreis 2 und der Wechselrichter 9 unverändert im Vergleich zur Grundform gemäß Fig. 1. Es sind jedoch zwei in Serie geschaltete Zwischenkreiskondensatoren 12, 13 im ersten Teilsystem vorgesehen, an welche zwei Wechselrichter 14, 15 angeschlossen sind, die wechsellspannungsseitig jeweils mit zwei Wicklungen eines Vier-Wicklungstransformators, in der Zeichnung, Fig. 3 als zwei magnetisch gekoppelte Transformatoren 16, 17 dargestellt, verbunden sind. An beide Sekundärwicklungen dieses Transformators 16, 17 ist ein eigener Vierquadrantensteller 18, 19 angeschlossen. Diese Vierquadrantensteller 18, 19 des zweiten Teilsystems speisen über zwei in Serie geschaltete Zwischenkreiskondensatoren 20, 21 den gemeinsamen Zwischenkreis des zweiten Teilsystems. Eine Symmetrierung der geteilten Zwischenkreisspannung ist durch die Verwendung der

Vier-Wicklungstransformatoren gewährleistet.

Die zweistufige Grundform hat gegenüber der einstufigen Grundform den Vorteil daß Halbleiterschalter 11 mit reduzierter Spannungsfestigkeit verwendet und damit höhere Taktfrequenzen erreicht werden können.

In Fig. 4 ist eine alternative Antriebsschaltung dargestellt, bei der zwei magnetisch gekoppelte Transformatoren 22, 23 vorgesehen sind, deren Primärwicklungen in Reihe geschaltet mit dem Wechselrichter 5 verbunden sind. Die Sekundärwicklungen der Transformatoren 22, 23 sind jedoch parallel geschaltet an den Vierquadrantensteller 7 angeschlossen. Bei dieser Antriebsschaltung ist bei einem Übersetzungsverhältnis des Transformators von 1:1 die am Zwischenkreiskondensator 8 anliegende Gleichspannung  $U_{dc2}$  nur halb so groß wie die am Zwischenkreiskondensator 3 anstehende Gleichspannung  $U_{dc1}$ .

In Fig. 5 ist eine alternative Antriebsschaltung dargestellt, bei der ein dreiphasiger Transformator 35 vorgesehen ist, der primärseitig mit einem dreiphasigen Wechselrichter 34 und sekundärseitig mit dem dreiphasigen Pulswechselrichter 33 beschaltet ist. Der dreiphasige Transformator 35 kann wie abgebildet in Stern/Sternschaltung, jedoch auch in Stern/Dreieckschaltung oder Dreieck/Sternschaltung oder in einer anderen allgemein bekannten Transformatorschaltung ausgebildet sein. Das erzielbare Spannungsverhältnis  $U_{dc1} : U_{dc2}$  ist von der verwendeten Transformatorschaltung abhängig.

Allgemein haben die Schaltungsanordnungen der Figuren 4 und 5 den Vorteil einer Reduzierung der Spannung  $U_{dc2}$  gegenüber der Spannung  $U_{dc1}$ . Dies hat einen positiven Einfluß bei der notwendigen Reduzierung der Wechselspannung des speisenden Netzes auf die dem Antriebsmotor zuführbare Drehspannung.

In Fig. 6 ist ein Antriebskonzept für ein Schienenfahrzeug mit mehreren netzseitig seriengeschalteten Teilstromrichtersystemen dargestellt. Zwischen dem Fahrdrat/Stromabnehmer-System 36 und dem Rad/Schiene-System 37 des Schienenfahrzeuges sind mehrere Teilstromrichtersysteme 40.1...40.n ( $n = 1, 2, 3, \dots$ ) in Serie schaltbar. Jedes dieser Teilstromrichtersysteme ist über einen separaten Schalter 39.1...39.n überbrückbar. Zwischen dem Fahrdrat/Stromabnehmer-System 36 und dem ersten Teilstromrichtersystem 40.1 ist eine Haupteingangsdrossel 38 vorgesehen, welche u. a. zur Überspannungsbegrenzung dient. Die Ausgänge der Teilstromrichtersysteme 40.1...40.n liegen parallel. An diese Ausgänge sind über Schalter 43.1...43.m zuschaltbare Teilstromrichtersysteme 41.1...41.m ( $m = 1, 2, 3, \dots$ ) angeschlossen, wobei jedes Teilstromrichtersystem 41.1...41.m mit einem Antriebsmotor 42.1...42.m verbunden ist.

Durch das in Fig. 6 gezeigte Konzept wird die relativ hohe Wechselspannung zwischen Fahrdrat/Stromabnehmer-System 36 und Rad/Schiene-Systeme 37 entsprechend der Anzahl  $n$  der Teilstromrichtersysteme 40.1...40.n aufgeteilt, so daß jeder Vierquadrantensteller bzw. Wechselrichter der ersten Teilsysteme der Teilstromrichtersysteme mit Halbleiterschaltern 11 üblicher Sperrspannungsfestigkeit betreibbar ist. Die Anzahl  $m$  der vorzusehenden Teilstromrichtersysteme 41.1...41.m richtet sich nach der erforderlichen Anzahl von Antriebsmotoren 42.1...42.m.

Dabei enthält ein Teilstromrichtersystem 40.1...40.n beispielsweise ein Eingangsdrosselsystem 4, einen Vierquadrantensteller 1, einen Zwischenkreiskondensator 3, gegebenenfalls einen Saugkreis 2, einen Wechselrichter 5 und einen Transformator 6. Das entsprechende Teilstromrichtersystem 41.1...41.m enthält einen Vierquadrantensteller 7, einen Zwischenkreiskondensator 8 und einen Wechselrichter 9. Alternativ können selbstverständlich auch die vorstehend erläuterten alternativen Anordnungen gemäß den Figuren 2 bis 5 verwendet werden.

Alternativ zu dieser Ausführungsform kann jedes Teilstromrichtersystem 40.1...40.n zusätzlich sekundärseitig des Transformators einen Vierquadrantensteller 7 und einen Zwischenkreiskondensator 8 aufweisen, wobei bei dieser alternativen Ausführungsform die Teilstromrichtersysteme 41.1...41.m dann lediglich den sekundärseitigen Wechselrichter 9 beinhalten.

Bei der Aufteilung des Gesamtsystems in mehrere seriengeschaltete Teilstromrichtersysteme 40.1 bis 40.n werden die am Wechselspannungsnetz liegenden Halbleiterschalter vorzugsweise versetzt getaktet. Des weiteren sind die einzelnen Eingangsdrosselsysteme der Teilstromrichtersysteme vorzugsweise als stromkompensierte Drosseln ausgeführt, wodurch parasitäre Ausgleichsströme zwischen den einzelnen Teilstromrichtersystemen gedämpft werden.

In Fig. 7 ist die Ausbildung eines Halbleiterschalters 11 dargestellt, wie er für alle vorstehend erläuterten Vierquadrantensteller und Wechselrichter verwendet wird. Der Halbleiterschalter 11 besteht aus einem IGBT-Leistungshalbleiter 44 mit antiparalleler Inversdiode 45. Vorteilhaft werden kostengünstige asymmetrische Halbleiter eingesetzt und nicht symmetrisch sperrende Halbleiter, wie sie beispielsweise bei einem Direktumrichter eingesetzt werden müssen.

In Fig. 8 ist eine Ausbildung gezeigt, bei der in Serie zur Primärwicklung des Transformators ein Wechselspannungskondensator  $C_{AC1}$  und in Serie zur Sekundärwicklung ein Wechselspannungskondensator  $C_{AC2}$  angeordnet ist. Alternativ hierzu sind auch Varianten einsetzbar, bei denen ein Wechselspannungskondensator  $C_{AC1}$  oder  $C_{AC2}$  vorgesehen ist.

Das vorgeschlagene Antriebssystem kann auch zu einer Mehrsystem-Schaltung erweitert werden, welche durch Umgruppierung von einzelnen Baukomponenten an unterschiedlichen Netzen - wie Gleichspannungsnetzen unterschiedlicher Gleichspannung und Wechselspannungsnetzen unterschiedlicher Wechselspannung und Frequenz - betrieben werden kann.

Um die Schaltverluste der im Bereich 8...20 kHz betriebenen Halbleiterschalter 11 zu minimieren, ist es vorteilhaft,

den aus der Streuinduktivität des Transformators und den Kapazitäten in beiden Teilsystemen gebildeten Schwingkreis heranzuziehen und diese Halbleiterschalter in abgestimmter Art und Weise dann zu schalten, wenn der Stromfluß durch die Halbleiterschalter gerade ein Minimum aufweist. Deshalb sind diese Halbleiterschalter näherungsweise mit einer Schaltfrequenz  $f_S$  zu betreiben, die folgende Bedingung erfüllt:

$$f_S = \frac{1}{\pi \sqrt{L_S \cdot C_E}} \text{ oder } f_S = \frac{1}{2\pi \sqrt{L_S \cdot C_E}}$$

wobei  $L_S$  die Streuinduktivität des Transformators ist und  $C_E$  die Ersatzkapazität in beiden Teilsystemen darstellt, mit

$$C_E = \frac{C_{DC1} \cdot C_{DC2}}{C_{DC1} + C_{DC2}},$$

wobei  $C_{DC1}$  die Kapazität im ersten Teilsystem und  $C_{DC2}$  die Kapazität im zweiten Teilsystem darstellt. Dabei ist es vorteilhaft, die Kapazitäten  $C_{DC1}$  und  $C_{DC2}$  unsymmetrisch aufzuteilen, um insgesamt eine relativ kleine Kapazität  $C_E$  zu realisieren. Wie vorstehend bereits erläutert, ist diese Maßnahme der Aufteilung der Kapazitäten aufgrund der harten Kopplung möglich.

Bei Einsatz beider Wechselspannungskondensatoren  $C_{AC1}$  und  $C_{AC2}$  gemäß Fig. 8 ergibt sich für die Ersatzkapazität  $C_E$ :

$$C_E = \frac{1}{\frac{1}{C_{DC1}} + \frac{1}{C_{DC2}} + \frac{1}{C_{AC1}} + \frac{1}{C_{AC2}}}$$

Bei Einsatz eines Wechselspannungskondensators  $C_{AC1}$  ergibt sich für die Ersatzkapazität  $C_E$ :

$$C_E = \frac{1}{\frac{1}{C_{DC1}} + \frac{1}{C_{DC2}} + \frac{1}{C_{AC1}}}$$

Bei Einsatz eines Wechselspannungskondensators  $C_{AC2}$  ergibt sich für die Ersatzkapazität  $C_E$ :

$$C_E = \frac{1}{\frac{1}{C_{DC1}} + \frac{1}{C_{DC2}} + \frac{1}{C_{AC2}}}$$

#### Patentansprüche

1. Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug mit mehreren, zwischen einem Fahrdrabt/Stromabnehmer-System (36) und einem Rad/Schiene-System (37) über mindestens eine Drossel (38) in Reihe geschalteten Teilstromrichtersystemen (40.1 bis 40.n), wobei jedes Teilstromrichtersystem aus mindestens einem primärseitigen Vierquadrantensteller (1), mindestens einem primärseitigen Zwischenkreiskondensator (3, 12/13), mindestens einem primärseitigen Wechselrichter (5, 14/15, 34) und mindestens einem Transformator (6, 16/17, 22/23, 35) besteht und wobei sekundärseitig parallelgeschaltete Teilstromrichtersysteme einen gemeinsamen sekundärseitigen Wechselspannungszwischenkreis bilden.
2. Antriebssystem für ein Schienenfahrzeug mit mehreren, zwischen einem Fahrdrabt/Stromabnehmer-System (36) und einem Rad/Schiene-System (37) über mindestens eine Drossel (38) in Reihe geschalteten Teilstromrichtersystemen (40.1 bis 40.n), wobei jedes Teilstromrichtersystem aus mindestens einem primärseitigen Vierquadrantensteller (1), mindestens einem primärseitigen Zwischenkreiskondensator (3, 12/13), mindestens einem primärseitigen Wechselrichter (5, 14/15, 34), mindestens einem Transformator (6, 16/17, 22/23, 35) und mindestens einem sekundärseitigen Vierquadrantensteller (7, 18/19, 33) besteht und wobei sekundärseitig parallelgeschaltete Teilstromrichtersysteme einen gemeinsamen sekundärseitigen Gleichspannungszwischenkreis bilden.

3. Antriebssystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Teilstromrichtersystem (40.1 bis 40.n) mindestens einen Wechselspannungskondensator ( $C_{A1}$ ,  $C_{A2}$ ) auf der Primär- oder Sekundärseite des Transformators (6, 16/17, 22/23, 35) in Serie zum Transformator aufweist.
- 5 4. Antriebssystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Teilstromrichtersystem (40.1 bis 40.n) mindestens einen Wechselspannungskondensator ( $C_{A1}$ ,  $C_{A2}$ ) auf der Primär- und Sekundärseite des Transformators (6, 16/17, 22/23, 35) in Serie zum Transformator aufweist.
- 5 5. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Teilstromrichtersystem (40.1 bis 40.n) mindestens einen sekundärseitigen Zwischenkreiskondensator (8, 20/21) aufweist.
- 10 6. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der gemeinsame sekundärseitige Gleichspannungszwischenkreis einen gemeinsamen Zwischenkreiskondensator aufweist.
- 15 7. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Teilstromrichtersystem einen Saugkreis (2) parallel zum primärseitigen oder sekundärseitigen Zwischenkreiskondensator (3, 8, 12/13, 20/21) aufweist.
- 20 8. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 2 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der gemeinsame sekundärseitige Gleichspannungszwischenkreis einen gemeinsamen Saugkreis aufweist.
- 25 9. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 2 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß bei den Teilstromrichtersystemen (40.1 bis 40.n) jeweils zwei induktiv gekoppelte Transformatoren (16, 17) vorgesehen sind, die primärseitig mit je einem eigenen Wechselrichter (14, 15) und sekundärseitig mit je einem eigenen Vierquadrantensteller (18, 19) beschaltet sind, wobei die Gleichspannungsanschlüsse dieser Wechselrichter und Vierquadrantensteller mit je einem eigenen Zwischenkreiskondensator (12, 13; 20, 21) verbunden und diese Zwischenkreiskondensatoren jeweils in Reihe geschaltet sind.
- 30 10. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 2 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß bei den Teilstromrichtersystemen (40.1 bis 40.n) jeweils zwei Transformatoren vorgesehen sind, deren Primärwicklungen in Reihe geschaltet am Wechselrichter (5) und deren Sekundärwicklungen parallel geschaltet am Vierquadrantensteller (7) liegen.
- 35 11. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 2 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß bei den Teilstromrichtersystemen (40.1 bis 40.n) jeweils ein dreiphasiger Transformator (35) vorgesehen ist, dessen Primärwicklungen mit einem dreiphasigen Wechselrichter (34) und dessen Sekundärwicklungen mit einem dreiphasigen Pulsleichrichter (33) verbunden sind.
- 40 12. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß jeder Halbleiterschalter (11) der Vierquadrantensteller und Wechselrichter als IGBT-Leistungshalbleiter (44) mit paralleler Inversdiode (45) ausgebildet ist.
- 45 13. Verfahren zur Ansteuerung der Halbleiterschalter der transformatorseitigen Stromrichter eines Antriebssystems gemäß einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß diese Halbleiterschalter mit einer Schaltfrequenz  $f_s$  betrieben werden, die näherungsweise eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

$$f_s = \frac{1}{\pi \sqrt{L_S \cdot C_E}} \text{ oder } f_s = \frac{1}{2\pi \sqrt{L_S \cdot C_E}}$$

50 wobei  $L_S$  die Summe der Streuinduktivitäten des Transformators ist und  $C_E$  die Ersatzkapazität in den primärseitigen und sekundärseitigen Teilsystemen darstellt, mit

$$C_E = \frac{C_{DC1} \cdot C_{DC2}}{C_{DC1} + C_{DC2}}$$

55 wobei  $C_{DC1}$  die Gleichspannungskapazität im primärseitigen Teilsystem und  $C_{DC2}$  die Gleichspannungskapazität im sekundärseitigen Teilsystem darstellt.



14. Verfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Ersatzkapazität  $C_E$  bestimmt wird durch:

$$C_E = \frac{1}{\frac{1}{C_{DC1}} + \frac{1}{C_{DC2}} + \frac{1}{C_{AC1}} + \frac{1}{C_{AC2}}} \text{ oder } C_E = \frac{1}{\frac{1}{C_{DC1}} + \frac{1}{C_{DC2}} + \frac{1}{C_{AC1}}} \text{ oder } C_E = \frac{1}{\frac{1}{C_{DC1}} + \frac{1}{C_{DC}} + \frac{1}{C_{AC2}}}$$

wobei  $C_{AC1}$ ,  $C_{AC2}$  die Kapazität der Wechselspannungskondensatoren darstellt.

- 1 → Vorgestrukturierte Stelle  
 2, 3 → Filterspannungswerte  
 5 → Wechselrichter

EP 0 820 893 A2

- 7 → Vorgestrukturierte Stelle  
 8 → Filterspannungswerte  
 9 → Wechselrichter

Fig.1

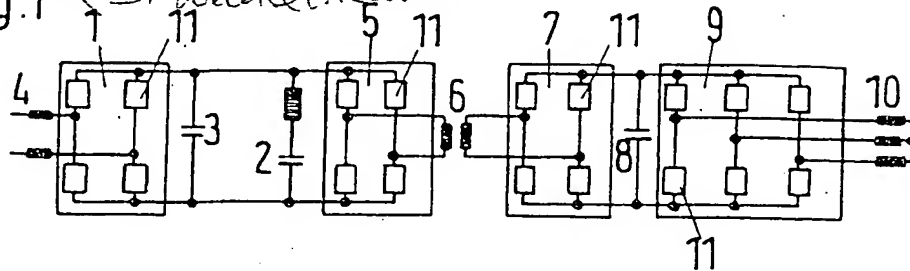


Fig.2

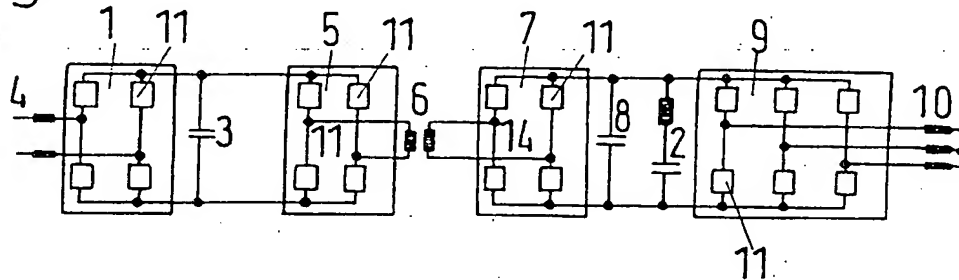


Fig.3

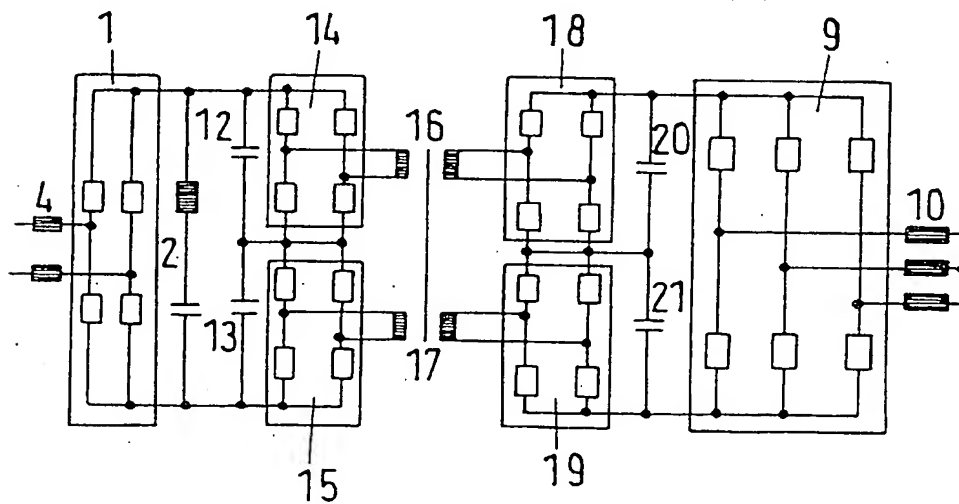


Fig.4

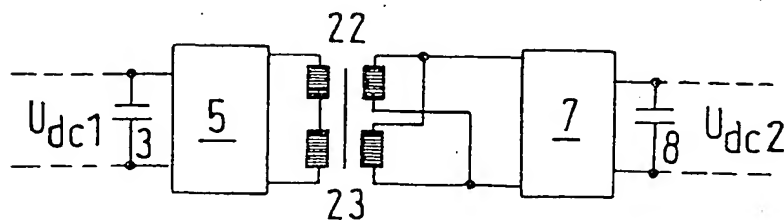


Fig.5

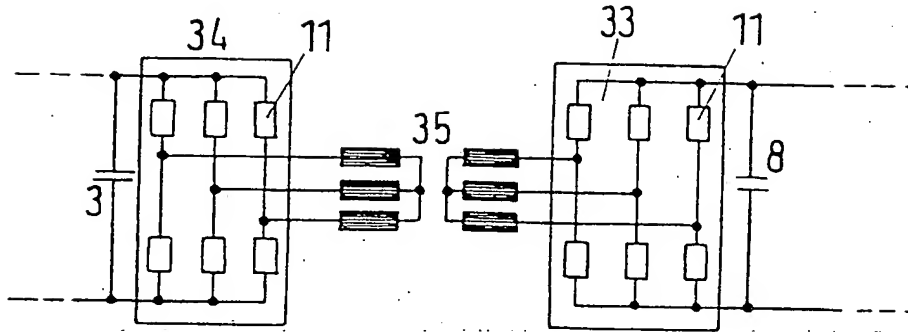


Fig.6

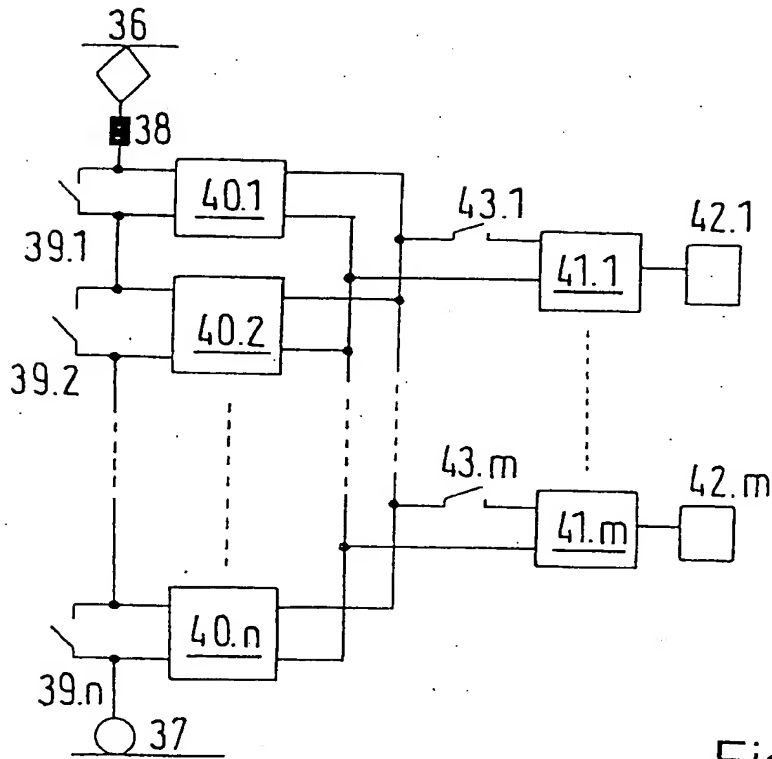
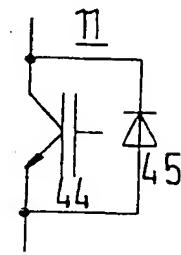


Fig.7



C<sub>AC1</sub> C<sub>AC2</sub>

Fig 8

